

去年汽车销量再创新高

本报记者 陈亮

中国汽车工业协会最新统计显示,2005年全年我国汽车销量突破此前预计的550万辆,达到575.82万辆,创出历史新高,同比增长13.54%。

数据显示,去年乘用车产销量分别为393.07万辆和397.11万辆,同比分别增长19.73%和21.40%;商用车产销量分别为177.70万辆和178.71万辆,同比分别下降0.60%和0.75%。

去年全年,轿车累计产销量分别为276.77万辆和278.74万辆,同比分别增长24.42%和24.31%;交叉型乘用车累计产销量1.26万辆和83.15万辆,同比分别增长5.47%和9.87%。客车累计产销量分别为17.68万辆和17.86万辆,同比分别下降2.60%和2.34%;货车累计产销量分别为116.24万辆和116.34万辆,同比分别增长4.26%和3.79%。

去年1~12月,在销量排名前十位的企业中,一汽、上汽、东风、长安、北汽五大集团销量均超过50万辆,分别达到98.31万辆、91.75万辆、72.90万辆、63.11万辆、59.73万辆,与上年相比,东风和北汽增势较为明显。排名六至十位的分别是广汽、哈飞、奇瑞、江淮和吉利。

国信证券研究所认为

房地产业整体泡沫不大

本报记者 陈劲 深圳报道

国信证券首席经济学家杨建龙日前表示,目前一些城市房地产行业的回落只是边上的回落,供求总量仍然保持较大规模和一定水平的增长。地产价格没有出现“泡沫破裂”说明原来的泡沫就不大。预计房地产业将进入平稳较快增长状态。

在2006年国信证券投资策略报告会上,杨建龙表示,价格回落无形中扩大了真实购买力的范围;经济适用房和中低档商品房的供应增速加大,有利于刺激购房需求;市场预期的趋稳也有利于需求回升。

此外,当前商业银行已经开始有针对性地加大对房地产企业贷款。央行数据显示,去年三季度商业银行对房地产开发贷款余额为886亿元,同比增长16.8%,增速较前同期提高2.3个百分点。前三季度房地产开发贷款余额增加量分别为377、282和407亿元,第三季度增长明显。

十一五”

石油储量年增9至10亿吨

本报记者 韩乔

中国国家能源领导小组办公室副主任马富才昨日说,“十一五”期间,我国石油储量预计年均增长9到10亿吨,天然气储量年均增长4000到4500亿立方米,可以保障油气产量的稳定和一定幅度的增长。

马富才是在此间举行的产业发展高层论坛上说这番话的。

据悉,中国油页岩、油砂和沥青等非常规油气资源储量还有待探查,东海和南海还蕴藏着一定量的天然气水合物,加快技术研究和开发,可以成为油气资源的补充。

马富才说,为解决能源供求矛盾,我国还将通过技术创新,致力于掌握能源领域的核心技术及关键技术,发展能耗低、污染少的产业,改变我国在国际产业分工中长期固化在低技术、高耗能、低附加值层次的状况。

但马富才也指出:“能源立足国内是就能源消费总体而言,并不排斥适当进口国内短缺的能源。”

据悉,世界排名前几位大的石油公司,其产量的三分之二都是非本土化的。比如2004年世界石油消费量为约8千万桶/日,世界出口量为4.8千万桶/日,消费量的60%是靠贸易获得的。

我国机床预计增加15%

本报记者 张长安

据中国机床工具工业协会最新预测,2006年全行业工业总产值和产品销售收入将达到1500亿元,比上年增长15%左右。

2006年,我国金属加工机床的销售产值在450亿元左右,数控金切机床的产量将突破7万台。金属加工机床的消费金额将在120亿美元左右,消费质量和档次将进一步提高。

该预测还显示,2006年我国机床工具产品进口的增长幅度不会太大,进口金额预计在110亿美元左右,其中金属加工机床进口金额保持在75亿美元左右。机床工具产品出口金额预计在35亿美元左右,其中金属加工机床出口额将逼近10亿美元。

“悬空”合同 意在二次煤电联动?

本报记者 纪凡

“这次签下的重点电煤合同少得可怜,也许会加速第二次煤电联动的出台。”在2006年全国重点煤炭产运需衔接会结束之后,部分煤、电企业参会代表私下表达了这样的观点。但这是否是一厢情愿的想法呢?

国家良苦用心被误读

不过,在本次煤炭会前夕,国家放开了电煤价格,似乎被一些煤炭企业误读为“涨价”的信号。

就在2005年11月1日的“中国煤炭高峰论坛”上,大同煤矿集团公司副总经理赵生龙曾表示,2006年全年煤炭价格水平将基本与2005年四季度相当,市场将出现优质煤供应偏紧和低热值煤过剩并存的局面。兖州煤业总经理杨德玉当时也称,2006年局部地区个别时段可能出现煤炭供过于求的局面。

正是出于供需总量基本平衡的分析,国家希望借这个有利时机,平稳解决长期以来困扰煤电两大行业的电煤双轨制问题。“在保持电煤价格总体稳定的前提下,取消2004年底出台的电煤价格临时性干预措施,由煤电双方自主确定交易价格”。

不过,多数煤炭企业过于兴奋,“放开价格”后就齐声喊涨,这令国家有关部门感到了不小的压力。因此,有关部门又在本次煤炭会召开之前,特地给电力企业提个醒:“放开煤价,电力业也不要寄希望于煤电联动”。

记者了解到,国家的本意是希望电力企业在与煤炭企业的谈判中尽量稳住煤价,而非更多地考虑有途径消化成本,在煤价上妥协退让。但这却被一些电力企业所误读。“国家放开电煤价格,却不放开电价,那我们还能干啥呢?”一位电力企业的负责人愤愤地说。

两种体制碰撞的苦果

中国煤炭运销协会在会后公开称,双方僵持的真正原因已不是价格方面的问题,而是两种经济模式的碰撞,是计划经济与市场经济两种体制在煤炭上的碰撞。

对于煤炭方面的这种说法,某发电集团燃料公司的高管没有反驳,只是意味深长地对记者说:“这不是几句话就能说清楚的,原因很复杂。”

而一些电厂的采购人员说得就比较直接一些,“不就是希望把事情拖着,最后寄希望于国家干预吗?要么限制煤价,要么煤电再次联动,把电价涨上去”。

一位电厂采购经理显得比较激动:“这确实是计划经济和市场经济的碰撞,你想,煤价市场化了,而电价却受到国家的管制。虽然出了煤电联动政策,谁都知道去年煤价的涨幅绝对不止5%,11月份该进入第二个联动周期了,然而国家却迟迟不批联动。”

由此分析,“市场煤、计划电”的体制,是部分煤电企业认为本次重点电煤合同不能顺利签下的主要原因。

要解决所谓的“体制”问题,煤电价格的顺利联动无疑是个关键。

按照国家在2004年年底出台的煤电联动规定,以不少于6个月为一个煤电价格联动周期。若周期内平均煤价比前一周期变化幅度达到或超过5%,就相应调整电价。

不过,规定还要求,居民电价、农业电价、中小化肥电价要保持相对稳定,一年最多调整一次。因此,自从去年5月进行了第一次联动后,进入11月份的第二个联动周期,国家并没有如电力企业所愿,再次调整电价。

因此,在本次煤炭会上,即使重点电煤合同一直难产,甚至最终“无果而终”,有关部门都没有在二次煤电联动上松口。有关专家据此分析,由于电价上调牵涉的影响太大,二次煤电联动并非煤电企业想像中那么容易出台。



众多电力企业判断,既然“一年最多调整一次”,那进入2006年,煤电再次联动的时机应该到了。

从电力行业的角度看,这种想法显然没有任何问题。然而,基于稳定国内物价的通盘考虑,国家显然不希望电价涨得过快。特别是很多经济学家预计,今年我国的经济增速会进一步放缓,开始走下坡路。在这个时候再次上调电价,可能会对整个国民经济产生较大的负面影响。

因此,在本次煤炭会上,即使重点电煤合同一直难产,甚至最终“无果而终”,有关部门都没有在二次煤电联动上松口。有关专家据此分析,由于电价上调牵涉的影响太大,二次煤电联动并非煤电企业想像中那么容易出台。

中电联统计快报显示

去年工业用电明显放缓

本报记者 姚毅 北京报道

水电发电量3952亿千瓦时,占全部发电量的16%,同比增长19.4%。

中国电力企业联合会日前发布的“2005年全国电力工业统计快报”显示,2005年全国电力企业发电量增长12.8%,社会用电量增长13.45%,其中,工业用电明显放缓,增幅比上年同期提高2.3个百分点。前三季度房地产开发贷款余额增加量分别为377、282和407亿元,第三季度增长明显。

快报显示,2005年全国发电企业发电量达24747亿千瓦时,比2004年增长2804亿千瓦时,回落了1.73个百分点,其中工业用电增长减缓明显,全年工业用电量为18056亿千瓦时,同比

增长12.48%,比上年回落了4.27个百分点。

2005年电力建设速度加快,大批电源和电网项目建成投产。浙江国华宁海电厂2号机组的投运标志着我国电力装机容量突破5亿千瓦。截至去年底,全国发电装机容量达50841万千瓦,同比增长14.9%,其中,水电11652万千瓦,占总容量的22%,同比增长10.7%;火电38413万千瓦,占总容量75.6%,同比增长16.6%。220千伏及以上输电线路回路长度达2519万公里,同比增长9.6%,220千伏及以上变电设备容量达86680万千瓦安,同比增长15.9%。

产业前瞻

汽车 仍处于景气下降通道

兴业证券 朱学东

尽管汽车行业景气指数从2005年5月份开始有所抬头,但我们认为其依然处于弱势区,2006年仍将处于景气下降通道中。

量增价跌利减依旧

2006年影响汽车行业的因素有以下几点:

一是产能严重过剩。2005年全年汽车销售575.82万辆,同比增长13.54%,今年增长率不会超15%,约在640万辆以内。

由于各地在2003年、2004年的汽车项目纷纷投产,目前国内汽车产能为1000万辆左右,另外还有近1000万辆产能的项目正在建设。预计今年产能利用率将保持在55~60%的低水平,低于国际上的70~75%产能利用率。根据美国的经验,产能利用率低于60%就会亏损,虽然中国具有成本优势,但过低的产能利用率将导致行业亏损。

二是油价处于高位。原油价格的上升从生产和消费两方面对汽车行业产生负面影响。虽然目前原油价格从高位有所回落,但依然高于2003年和2004年。随着油价持续上升,国内相关部门正在制定各种政策引导国内汽车消费。消费税的调整以及燃油税的推出,必将增加小排量和节能型车辆的需求。

三是钢铁价格下降。由于钢材在汽车重量中所占比重在50%以上,因此钢铁价格下跌能增加汽车企业的盈利。

有关资料显示,2003年汽车行业用钢为909万吨(整车590万吨),2004年为1252万吨(整车700万吨),2005年达到1437万吨(整车800万吨)。预计2006年汽车行业用钢量将达到1600万吨(整车880万吨)。

按照平均每吨钢材同比降价1000元计算,汽车行业将增加利润160亿元(整车增加88亿元)。按照620万辆计算,平均每辆车增加1400元利润,但按2005年平均车价12.93万元计算,只要2006年车价降幅超过1%,就会将钢铁降价的正面影响消除。考虑到产能严重过剩以及趋势的延续,我们认为2006年车价降幅肯定在3%以上。

综合以上因素来看,对行业有利因素主要是钢铁价格下跌,不利因素主要表现为车价下降和油价上涨。其中不利因素居主导地位,因此,汽车行业将继续维持量增、价跌、利减、景气下降的局面。

谨慎看好小排量轿车

我们按照乘用车、商用车和零部件分别讨论。

乘用汽车的客户为个体消费者,他们关心的因素将影响乘用车的销量和利润水平。从有关调查可以看出,降价和使用费用对购车影响最大,而我们2006年面对的将是继续降价和使用费用的增加。因此,明年乘用车行业整体业绩并不乐观。由于小排量轿车价格普遍偏低,降价空间不大,同时使用成本增加使消费者对小排量车购买意愿增强。因此,小排量轿车生产企业可以谨慎看好,可以关注的是一汽夏利(000927)。

商用车 商用车主要用于运载人员、货物及牵引挂车的汽车,商用车又分为客车和货车两大类。其用户主要是以公司或以经营为目的的个人为主,因其作为生产资料,以盈利为最终目的。

由于商用车中货车和客车竞争比较充分,毛利率水平比较低,毛利率略微变动将使公司盈利出现较大波动。考虑到钢铁等原材料在其成本中所占比重较高,钢铁价格下跌5~10%将增加毛利率1~2个百分点。对于福田汽车(600166)这样毛利率为6.7%的公司将带来较大的业绩改善。由于客车行业中钢铁所占成本比重更高,因此毛利率的提高将大大增加其盈利能力。可关注宇通客车(600066)、江铃汽车(000550)等。

零部件 与整车企业的客户不同,零部件企业的客户为整车企业或一、二级配套商。面对专业的客户,零部件企业在保证质量的情况下,价格几乎成了关键因素。一般整车厂或一级配套商会选择2~3家零部件企业作为供应商,利用它们之间的竞争压低采购成本。

三是零部件企业面对的是专业用户,价格成为双方关注的重点。整车数量的增长必然带来零部件需求的增长,而议价能力强的企业存在着投资机会。

从上市公司方面看,我们认为可重点关注宇通客车(600066)、东风汽车(600006)、宁波东睦(600114)等。



第一时间看行业

本报记者 刘敏慧

报告认为,2005年全年电力供需形势依然紧张,但比2004年有所缓解。2006年,全国电力供需形势将趋于缓和,缺电范围和时段将大为减少,可能表现为季节性、时段性缺电的特点。供需紧张可能出现在华东、华北、南方区域电网的局部地区,部分地区可能出现电力过剩。夏季全国总体最大电力缺口在1000万千瓦以内。

按照权威部门的预计,我国2005年至2007年将投产装机6500、7400和7050万千瓦,装机容量增速14%左右(实际投产进度将超过预计),2005年全国电力装机总量将突破5亿千瓦,到2006年底时,将达到5.8亿千瓦,2020年达到9.5亿千瓦。随着大量新增机组的投产,全国电力供给能力将有较大提高。2006年,随着前几年投资形成的生产能力陆续投产,全年发电量将达2.78亿千瓦时,增长12.1%。由于未来几年的装机容量将有比较快的提高,在局部地区进而全国电力供求达到基本平衡之后,未来三年的发电机组利用率有可能下降。

受国家宏观调控的影响,钢铁、有色、化工、建材四个重点耗能行业今年的增长将进一步放缓,对全社会用电增长的拉动作用将逐步减弱。与此同时,生活消费用电增长的影响将开始凸显。2005年居民生活用电占总用电量的比例预计将回升至12.1%,对用电总量增长的贡献率达到14.3%。2006年居民生活用电量将在此基础上有所提高。

综合以上两方面因素,2006年全社会用电量将达27500亿千瓦时,增速为11.8%。

分地区看,华东、华北电网的供需紧张形势将得到基本缓解,仅浙江、山西、蒙西等地区供需仍较为紧张,华中电网和西北电网供需基本平衡,仅宁夏存在少量缺口,东北电网的辽宁地区以及南方电网供需偏紧。

报告分析,由于目前电价调整面临应对发电企业亏损和控制物价上涨(尤其是动力、原材料价格上涨)的双重挑战,因此销售电价的调整有可能要小于或滞后于上网电价的调整。

2006年电价仍然存在上涨的动力。从供给方面看,我国目前的电价水平总体偏低,电力企业积累了较大的涨价动力。

需要指出的是,正在实施的竞价上网并不意味着上网电价的下降。这是因为,竞价上网的实施是一个循序渐进的过程,目前只在东北进行了试点,而且竞价之初参与竞价的电量比例仅在10%~20%,对全国电价水平影响不大。

至于居民用电,由于有“居民用电价格调整必须通过听证会来执行”的强制措施,因此居民用电价格将在百姓承受能力限度内调整。

石化产品价格将有所回落

本报记者 王维波

国家发改委价格监测中心最新完成的报告预测,2006年国内石化产品价格仍将保持较高水平,但与2005年相比会有一定幅度回落。当然不同产品受下游产业链影响以及相关替代品影响不同,价格走势也将有所不同。

报告分析,国际市场原油价格大幅波动是国内石化产品价格变动的主要原因。原油作为石化产品的主要原料,其价格大幅变动必然导致石化产品成本变化,并进而影响石化产品价格的变化。而合成顺丁橡胶价格的上涨,主要是受天然橡胶价格上涨的拉动。

部分产品产能过剩导致了价格下降。近两年来我国聚氯乙烯产能年均增长50%以上,企业也从70家增至90家,总产能超过980万吨,预计2006年底将达到1150万吨。但2005年的预期消费量却仅为800万吨左右,产能出现大量过剩,这必然引发企业进行激烈的价格战,从而导致价格下降。

对石化产品的价格走势,报告预测,2006年国际、国内宏观经济形势将保持良好发展趋势,石化产品需求仍然旺盛,石化产品价格也会继续高位运行。但受石油价格预期回落影响,石化产品价格将有所回落。

报告分析,2006年世界经济和我国经济仍将保持良好发展趋势,这为化工产品提供了非常广阔的发展空间。据有关机构